Deutscher Bundestag **Drucksache 17/655**

17. Wahlperiode 09. 02. 2010

Antrag

der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, Martin Burkert, Michael Groß, Ulrike Gottschalck, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Johannes Kahrs, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Gewährleistung der Sicherheit im Schienenverkehr muss Priorität haben

Der Bundestag wolle beschließen:

I . Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Sicherheit der Fahrgäste im Schienenverkehr und der Anwohner an Bahnstrecken hat oberste Priorität. Eine ausgeprägte Sicherheitsphilosophie ist von existenzieller Bedeutung für den gesamten Verkehrsträger Schiene. Güterverkehre mit gefährlicher Ladung rollen häufig durch dicht bewohnte Stadtgebiete. ICE-Züge fahren mit hoher Geschwindigkeit durch Wohngebiete. Sicherheit und Vorsorge müssen daher an erster Stelle stehen und dürfen nicht durch kurzfristige Kapitalmarktinteressen gefährdet werden.

Der Sicherheitsbegriff im Schienenverkehr muss ausgeweitet und damit neu definiert werden. Er darf sich nicht nur auf die technischen Details einer ordnungsgemäßen Durchführung des Bahnbetriebes beschränken, sondern muss vielmehr auch die organisatorischen Grundlagen eines sicheren Ablaufs des Fahrbetriebes für die Fahrgäste umfassen. Fehlerhafte Bremsen stehen für einen Verstoß gegen die technische Sicherheit. Überfüllte Züge und das willkürliche Aussetzen von minderjährigen Fahrgästen führen zu einer Gefährdung der individuellen Sicherheit der Fahrgäste. So hat das Aussetzen eines 16-jährigen Mädchens am 26. Januar 2010 bei –18 Grad Celsius am bereits geschlossenen Bahnhof Königs Wusterhausen wegen fehlender 2 Euro für die Nachlösegebühr nachhaltig für eine Verletzung des persönlichen Sicherheitsempfindens gesorgt.

Die Konsequenzen aus dem Güterverkehrsunfall im italienischen Ort Viareggio, die schadhaften Achsen an ICE-Zügen, ständig steigende Wartungs- und Instandhaltungsmängel bei Betrieb und Netz und nicht zuletzt die Probleme um die Berliner S-Bahn haben das Vertrauen in das Sicherheitskonzept und das Sicherheitsmanagement von Eisenbahnverkehrsunternehmen – insbesondere der Deutschen Bahn AG (DB AG) – nachhaltig beeinträchtigt.

Vieles deutet darauf hin, dass aufgrund überzogener Renditeerwartungen auf Verschleiß gefahren wird. Nach dem Unfall in Viareggio hat die zuständige Aufsichtsbehörde, das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), bei einer stichprobenartigen Untersuchung von 4 400 Wagen sofort 19 Prozent davon wegen eines Anfangsverdachts in die Werkstätten beordert.

Auch die Industrie muss ihren Beitrag leisten, dass der Schienenverkehr reibungslos funktioniert. Dazu gehört die Auslieferung hochwertiger Qualitätsprodukte, die den Anforderungen eines modernen Schienenverkehrs Genüge

tun. Dazu gehört auch, dass die Industrie akzeptieren muss, wenn für fehlerhafte Produkte insbesondere innerhalb der Garantiezeit Regressansprüche gestellt werden. Eine unverzügliche Instandsetzung bzw. ein Austausch von fehlerhaften Teilen durch die Bahnindustrie ohne juristische Verzögerungen ist dabei unabdingbar. Von Seiten der Nutzer muss jedoch auch garantiert sein, dass die Wartungs- und Instandhaltungsvorschriften uneingeschränkt eingehalten werden.

Die Erfahrungen in den vergangenen Monaten zeigen, dass durch Mängel bei der technischen Sicherheit die Fahrgäste eine Reihe von Beeinträchtigungen zu ertragen haben. Durch Intensivierung der Untersuchungsintervalle kommt das Wartungspersonal der DB AG oftmals mit den Instandsetzungsaufträgen nicht hinterher, und andere Arbeiten im Bereich Service werden nur noch eingeschränkt durchgeführt.

Viele ICE-Züge verkehren derzeit nur mit verkürzter Zuglänge, was eine zusätzliche Gefährdung der Fahrgäste wegen Überfüllung nach sich ziehen kann. Dies ist umso wahrscheinlicher, wenn am selben Tag noch weitere Züge auf dieser Strecke ausfallen. Dabei reagiert die DB AG nicht immer angemessen. So wurden Fahrgäste in einem überfüllten Zug am Frankfurter Flughafen mit Polizeieinsatz abgeführt und mussten lange Zeit auf einen weiteren Anschlusszug warten.

Insgesamt haben sich Qualität und Service im Schienenverkehr durch die Sicherheitsproblematik verschlechtert. Abbau von Personal und Schließung von Werkstätten haben zu der derzeitigen Situation beigetragen. Dabei funktioniert offensichtlich auch die Kommunikation zwischen den unterschiedlichen Bereichen der DB AG – wie DB Fernverkehr und DB Netz AG – nur eingeschränkt. Die Konsequenz ist, dass Fahrgäste über Verspätungen und Zugausfälle oftmals zu spät oder überhaupt nicht informiert werden.

Das EBA als zuständige Kontrollbehörde für den Schienenverkehr in Deutschland ist verpflichtet, jedem auch noch so geringen Verdacht hinsichtlich einer Beeinträchtigung der Sicherheit von Passagieren im Bahnverkehr nachzugehen. Es ist als eigenständige Aufsichts- und Genehmigungsbehörde des Bundes für die Einhaltung hoher Qualitätsstandards auf der Schiene in Deutschland verantwortlich.

Die Erfahrungen in den vergangenen Jahren und Monaten haben gezeigt, dass das EBA seine Aufgaben sehr gut und professionell erledigt. Das EBA handelte – ob schadhafte ICE-Achsen oder Probleme bei der Berliner S-Bahn – vorausschauend und nachvollziehbar. Forderungen nach einem privaten TÜV sind in diesem Zusammenhang inakzeptabel und werden der Sache nicht gerecht.

Gleichwohl muss das EBA seinen Service gegenüber den Eisenbahnunternehmen in Deutschland verbessern. Nach § 7a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes dürfen Eisenbahnunternehmen nicht mehr ohne Sicherheitsbescheinigung am grenzüberschreitenden Verkehr teilnehmen. Die Europäische Kommission hat in der Verordnung (EG) Nr. 653/2007 vom 13. Juni 2007 Kriterien für die Erstellung einer solchen Sicherheitsbescheinigung erstellt. Andere Eisenbahnämter in den EU-Staaten haben die Verordnung entsprechend ihren nationalen Gegebenheiten interpretiert und in konkrete Anweisungen überführt. Das EBA hat die Verordnung jedoch ohne Anpassung an die Verhältnisse des Schienenbetriebs in Deutschland wörtlich an die Eisenbahnunternehmen mit Weisung zur Umsetzung weitergegeben. Die Eisenbahnunternehmen sehen sich aber nicht in der Lage, die interpretationsfähigen Vorgaben der EU ohne Weiteres umzusetzen. Dies hätte zur Folge, dass ab 2011 ein grenzüberschreitender Fernverkehr von deutschen Unternehmen nicht mehr möglich ist. Eine entsprechende Konkretisierung der EU-Vorgaben mit Blick auf die deutschen Verhältnisse vom Eisenbahn-Bundesamt ist daher unabdingbar.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- ein dauerhaftes und dynamisches Sicherheitskonzept für den unverzichtbaren Verkehrsträger Schiene vorzulegen;
- in der Europäischen Union eine stärkere Harmonisierung von Instandhaltungsvorschriften einzufordern, da insbesondere im Schienengüterverkehr die Züge mit Waggons aus unterschiedlichen EU-Ländern bestückt sind;
- als Eigentümer der DB AG ferner dafür Sorge zu tragen, dass
  - die DB AG unter dem Eindruck der derzeitigen Sicherheitslage alle in den vergangenen Jahren durchgeführten und geplanten Schließungen von Werkstätten und Instandhaltungswerken noch einmal überprüft und diese gegebenenfalls rückgängig macht bzw. nicht in Angriff nimmt;
  - die DB AG bei ihren Zügen die von den Herstellern vorgegebenen Wartungsintervalle und Sicherheitsbestimmungen konsequent einhält;
  - die DB AG technische Probleme und Vorfälle unverzüglich dem EBA meldet und den Weisungen des Eisenbahn-Bundesamtes unmittelbar Folge leistet;
  - die DB AG Schäden an den Zügen und Triebfahrzeugen, die innerhalb der Garantiezeit entstehen, unverzüglich gegenüber dem Hersteller geltend macht, damit mögliche Fehler bei Teilen eines Fahrzeugmodells frühzeitig entdeckt werden;
  - die Hersteller der Züge über die in den Wartungsarbeiten gewonnenen Daten informiert werden, um mögliche Schäden schneller zu entdecken und den fortlaufenden Betrieb besser gewährleisten zu können;
  - Verträge mit der Bahnindustrie in Zukunft nur noch mit einer ausreichend langen Garantiezeit abgeschlossen werden, in der es auch keine Ausschlussklauseln für Teilprodukte gibt;
  - bei Zugeinschränkungen aufgrund von Reparaturmaßnahmen ein wesentlich besseres Notfallmanagement als derzeit aufgestellt wird, damit Fahrgäste rechtzeitig und ausreichend über mögliche alternative Fahrmöglichkeiten informiert werden;
  - Fahrzeugkapazitäten über den Regelfahrplan hinaus gehalten werden, damit bei Zugausfällen Züge mit einer gleichen Fahrgastkapazität eingesetzt werden, um nicht die Sicherheit der Fahrgäste durch überfüllte Züge zu gefährden;
- nach der Verbesserung von Fahrgastrechten im letzten Jahr darauf hinzuwirken, dass diese bei sicherheits- bzw. reparaturbedingten Einschränkungen bzw. Ausfällen des Schienenverkehrs weiter optimiert werden;
- Maßnahmen zu ergreifen, so dass bestehende Vorschriften und Dienstanweisungen im Umgang mit Fahrgästen eingehalten werden (z. B. Verbot des Aussetzens von Minderjährigen) und dass bei Zuwiderhandlungen Sanktionen entsprechend zum Tragen kommen;
- dem EBA als nachgeordnete Behörde die Anweisung zu erteilen,
  - dass Unfallprüfberichte bereits nach spätestens drei Monaten veröffentlicht werden müssen, um das Parlament und die Öffentlichkeit rechtzeitig über die Ursache eines Unfalls zu informieren. Eine solche Transparenz ermöglicht der Politik eine rechtzeitige parlamentarische Beratung über Handlungsalternativen und Gegenmaßnahmen;
  - eine ausführliche Statistik über Art der Unfälle und deren Folgen zu veröffentlichen, um z. B. eine Häufung spezieller Unfälle sichtbar zu machen;

– bei der Umsetzung der EU-Richtlinie gemeinsam mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen eine tragfähige Lösung zu finden und die EU-Vorgaben zur Vergabe des Sicherheitszertifikats für den Schienenbetrieb so zu konkretisieren, dass auch noch nach 2011 ein grenzüberschreitender Fernverkehr deutscher Unternehmen möglich ist.

Berlin, den 9. Februar 2010

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333